

UDC 347.82.01:351.814.2(043.2)

**R. Moseshvili,**

Tbilisi David Agmashenebeli Teaching University, Georgia

## **DOCTRINE OF TRANSPORTATION SECURITY IN THE CONTEXT OF THE MODERN STATE FORMATION**

The security spheres (types, elements) are defined by the living environment of the society where the danger sources exist and the challenges, risks and threats occur. The national legislation specifies the main elements of the national security as the political, national, military, economic, scientific and technological, ecological, social, humanitarian and informational [1].

From our point of view the transportation security may also be included in the list. This is due to the high level of the danger of risks and threats to the modern society typical for the transportation and due to the fact that the transportation field (including the informational element) is closely connected with the other spheres of living and society security and significantly influences on them (directly or indirectly), for example, on ecological, military, food spheres etc.

The division of security into types (spheres) is relative in full as usually the danger sources can be connected with two or more spheres of living. And the challenges, risks and threats in any field influence on two or more spheres of social life in many different aspects.

As being correctly specified in the literal sources the selection of the correct sphere to specify the security type significantly depends on the practical tasks to be solved herewith and is quite conditional [1].

The condition of the transportation security in Georgia is insufficient in comparison to the other developed countries worldwide. Primarily it is subject to the automobile and railway transportation being the main source of the threats in the transportation security sphere. Taking into account the requirements of the European Union regarding the Association Agreement in the field of security it is necessary to prioritize the innovations in the field. Thus nowadays namely the provision of all types of security is the propriety task among all its other types worldwide. Accordingly it is the level of the transportation security to be the one of the main indexes of the transportation security level in the country.

The doctrine of the transportation security lays in the formation of the unified normative, technical, methodological and system approaches to the provision of the security while using all transportation types.

The development and implementation of this doctrine is possible while constantly improving the normative base, forming the technical requirements to the transportation vehicles. Herewith the doctrine of transportation security covers the ecological, air, space, economic and administrative legal categories.

Among the main *reasons* of the low level of the transportation security in

Georgia are:

- No unified policy to provide the transportation security in the country;
- Imperfection of the national legislation in the field of the transportation security and no main normative documents to regulate the public relations in the field: law, concept, strategy and program;
- Inconformity and non-systemic character of measures and efforts of the state authorities to uplevel the transportation security;
- Low level of legal consciousness and discipline of the employees and users of the transportation sphere;
- Insufficient technical state of the transportation vehicles, communications and objects, the huge number of the old transportation vehicles and constructions used in Georgia;
- Divergent growth of the cars in the country against the lag of road infrastructure;
- Insufficient financing of measures directed on uplevel of the transportation security;
- Low level of the efficiency of the persons influencing the transportation security, including the official of this field, the drivers of the cars and the other employees of the transportation sphere etc.

The necessary background for the reliable and effective operating of the mechanism to secure the transportation security and to implement the corresponding measures is the acknowledgement by the state authorities and society of the importance of the transportation security for both national and public security of Georgia and for the interests of the society and each citizen.

Notwithstanding the great number of deaths due to the car accidents and huge economic losses unfortunately nowadays neither state authority nor the society acknowledge that.

This is confirmed also by the fact that there are almost none normative documents to solve the problem of the transportation security. There is no law on transportation security, no corresponding concept and strategy of the transportation security. The normative documents to regulate some issues of the transportation security are imperfect and very often contain the conflicting provisions. And the comprehensive work is not made in this direction.

Except the normative documents such as law, concept, strategy and program it is necessary to develop the sectoral laws to secure specific transportation types. The highway transportation requires such a program in particular. The program to develop public transport and aviation security is very importance.

The necessity for the national legislation to follow the requirements of the international standards is specified by the importance of active development of the international transit in Georgia. The deficient legal and regulatory framework and low level of the transportation security in Georgia can be the main barriers to obtain significant incomes from the international transit as the

safety sector is the key determinant for the European partners.

### *References*

1. Georgian Civil Aviation Agency / <http://www.gcaa.ge/eng/RPAS.php>

УДК 343.156(043.2)

**Беззубов Д. О.**, д.ю.н., доцент,  
**Проколійко К. М.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ВИМОГ ПРАВОВИХ НОРМ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Значної шкоди авіації завдають правопорушення, що виражається не лише в матеріальних збитках, а й в загибелі людей, інших тяжких наслідках, зрештою, в підриві довіри до авіації з боку населення.

За правопорушення проти безпеки цивільної авіації, залежно від ступеня їх суспільної небезпечності (шкідливості), можуть наставати різні види юридичної відповідальності: цивільна, господарська, дисциплінарна, кримінальна, адміністративна. Як правило, за одне правопорушення може застосовуватись відразу декілька видів юридичної відповідальності (виняток становлять кримінальна та адміністративна відповідальність, які разом за одне й те ж правопорушення не застосовуються).

Родовим об'єктом посягання злочинів та адміністративних правопорушень в галузі транспорту, передбачених розділом 11 ККУ та главою 10 КУпАП, на мою думку, треба вважати нормальне та безпечне функціонування транспортної системи України. Нерідко його визначають як громадський порядок на транспорті. Так само, родовим об'єктом злочинів та адміністративних правопорушень на повітряному транспорті треба вважати нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, тобто безпеку авіації [1].

Додатковим об'єктом даних злочинів та адміністративних правопорушень, можуть бути право власності, громадський порядок, здоров'я, довкілля, пожежна безпека тощо. Помилки при визначенні основного і додаткового об'єкту посягання матимуть наслідком неправильну кваліфікацію цих діянь.

Адміністративні правопорушення, хоча не є найнебезпечнішими, але вони скоюються частіше, ніж злочини, і вже тому заслуговують на деяку увагу з боку як вчених, так і практиків: працівників державних (в першу чергу, правоохоронних органів), авіаційного персоналу тощо. Щоб правильно кваліфікувати суспільно-небезпечне діяння, важливо